



Tønsberg kommune

Innkalling for Havnestyret

Møtedato: 11.06.2018
Møtested: Formannskapssalen, rådhuset
Møtetid: 18:30

Forfall meldes politisk sekretariat tlf. 33348155 eller postmottak@tonsberg.kommune.no.
Varamedlemmer møter bare etter nærmere innkalling.

Gruppemøter avholdes mandag 4. juni 2018 kl. 18.30.
I utvalgsmøtet orienterer rådmannen om saker under arbeid og oppfølging av saker.

Sakliste

Saksnr.	Sakstittel
010/18	Godkjenning av møteprotokoll
011/18	Søknad om helt fritak fra reglene om havnekapital etter Havne- og farvannsloven §50

Petter Berg
ordfører



Tønsberg kommune

JournalpostID 18/39227

Saksbehandler:
Grete Vallumrød, telefon: 33 34 81 55
Dokumentsenteret

Godkjenning av møteprotokoll

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Havnestyret	11.06.2018	010/18

Rådmannens innstilling:
Møteprotokollen godkjennes som den foreligger.

Vedlegg:
Protokoll - Havnestyret - 14.05.2018



Saksbehandler:
Christin Barstad, telefon: 33 34 82 44
Eiendomsutvikling

Søknad om helt fritak fra reglene om havnekapital etter Havne- og farvannsloven §50

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for nærings- og samfunnsutvikling	07.06.2018	053/18
Formannskapet	11.06.2018	075/18
Bystyret		
Havnestyret	11.06.2018	011/18

Rådmannens innstilling

1. Omdisponering av hele havnekapitalen vedtas.
2. Rådmannen gis fullmakt til å sende søknad til samferdselsesdepartementet om helt fritak fra reglene om havnekapital etter Havne- og farvannsloven § 50.
3. Eventuelle frigjorte midler skal i sin helhet benyttes til allmenntilgode formål i sentrums- og havneområdet som kommer innbyggerne eller befolkningen generelt til gode, etter kommunens prioriteringer.

Sammendrag:

Kommunens havnestrategi fra 2012 (BY-068/12) har vedtatt en nedskalering av havnevirksomheten på Stensarmen. Formålet med strategien er å legge ned havnevirksomhet som generer støv og støy i sentrum og legge til rette for å ta imot mindre varer som er forenlig med ønsket transformasjon av området. Kommunedelplan for sentrum – Byplan 2014-2026 legger blant annet opp til transformasjon av Stensarmen til bolig, næring og offentlig og privat tjenesteyting. Majoriteten av disse eiendommene er eiet og bortfestet av Havnevesenet.

Tønsberg havn har en betydelig kapital plassert i fond og eiendom. Havnekapitalen reguleres gjennom Havne- og farvannsloven. Kapitalen skal som hovedregel benyttes til havnerelatert virksomhet. Loven åpner derimot opp for at kommunen kan søke departementet om omdisponering av hele eller deler av havnekapitalen.

En ønsket byutvikling vil kreve kommunale investeringer i form av sosial- og teknisk infrastruktur, parkanlegg og andre formål som kommer felleskapet til gode. Eventuelle frigjorte midler fra havnekapitalen kan benyttes til nevnte tiltak som kommer innbyggerne eller befolkningen generelt til gode, etter kommunens prioriteringer.

Rådmannen anbefaler at kommunen søker samferdselsdepartementet om helt fritak fra reglene om havnekapital med hjemmel i Havne- og farvannsloven §50. Rådmannen ved Eiendomsutvikling (EUT) har utarbeidet et utkast til søknad etter dialog med Kystverket. Kystverket ligger innunder samferdselsdepartementet og blir sannsynligvis bedt om å lage innstilling til vedtak. EUT har mottatt positive tilbakemeldinger fra Kystverket på kommunens søknad. Utkast til søknad vedlegges saken.

Vedlegg:

SØKNAD OM DISPONERING AV HAVNEKAPITAL, utkast

Innledning – hva saken gjelder:

Kommunedelplan for Tønsberg sentrum – Byplan 2014-2026 («Byplanen») fokuserer på hvordan kommunen kan tilrettelegge best mulig for bærekraftig utvikling gjennom blant annet fortetting og transformasjon av områder, ivaretagelse av det historiske sentrum, etablering av sammenhengende grønne lunges, og gjennom effektive, trafikksikre og miljøvennlige transportløsninger. En byutvikling vil kreve kommunale investeringer i form av sosial- og teknisk infrastruktur, parkanlegg og andre formål som kommer felleskapet til gode.

De viktigste transformasjonsområdene ligger langs kanalen med Stensarmen som det største sammenhengende området. Byplanen åpner for transformasjon av Stensarmen, fra nærings- og industriformål til en ny urban anvendelse med bolig, næring og offentlig og privat tjenesteyting. Majoriteten av disse eiendommene er eiet og bortfestet av Havnevesenet.

Gjennom kommunens havnestrategi fra 2012 (BY-068/12) er det vedtatt en nedskalering av havnevirksomheten på Stensarmen. Formålet med strategien er å legge ned havnevirksomhet som generer støv og støy i sentrum og legge til rette for å ta imot mindre varer som er forenlig med ønsket transformasjon av området. Det er vedtatt at kran og kaifront skal beholdes for å ivareta sentrale brukeres behov.

Havnevesenets eiendommer og festeinntekter er en del av havnens formuesmasse / havnekapital. Havnekapitalen reguleres gjennom Havne- og farvannsloven og skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler. Havnekapitalen skal som hovedregel benyttes til havnerelatert virksomhet som drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling av havnen, og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i

kommunens sjøområder. Samferdselsdepartementet kan i særlige tilfeller, og etter søknad fra kommunen, gi tillatelse til at hele eller deler av havnekapitalen omdisponeres.

På bakgrunn av ovennevnte anbefaler rådmannen at kommunen søker om fritak fra reglene om havne- og farvannsloven av 17.april 2009 nr 19 § 50. En slik søknad bør gjelde hele havnekapitalen, både eiendomskapital og kapital avsatt i fond.

Faktagrunnlag:

Tønsberg havn har to hovedkaier i Tønsberg sentrum; Kanalkaiene og Tollbodkaien:

Kanalkaiene, beliggende ved Stensarmen, er hovedhavna for kommersiell trafikk. Det er gjennom byplanen og kommunens havnestrategi vedtatt at denne havnen skal nedskaleres.

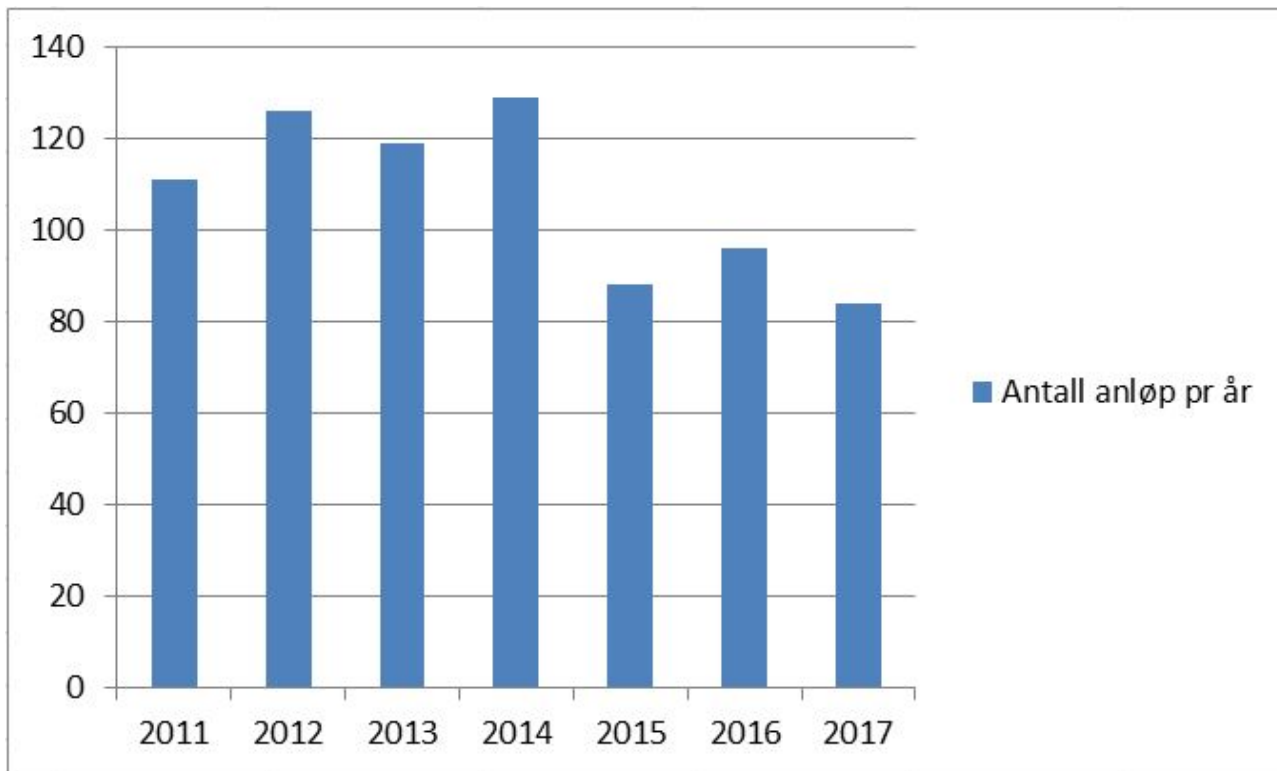
Kaien på mottatt side - Nøtterøysiden av Kanalen - er forbeholdt charterbåter og venteplass for broåpning.

Tollbodkaien, beliggende ved Tønsberg Brygge med restauranter og hoteller, er kai for kommersielle anløp som ikke fører last. Dette er persontransport med turistbåter, charterbåter og cruiseskip og andre større fartøy som marinefartøyer etc. Området vest for Tollbodkaien er byens gjestehavn.

I tillegg til ovennevnte finnes det tre andre større, private kaier; ScanRopes tidligere kai på «Nøtterøysiden av kanalen», innenfor kanalbrua, Agility Group på Kaldnes, og Slagentangen, beliggende ut mot Oslofjorden, som er eiet og drevet av ESSO. Agility Group har festeavtale med privat grunneier.

Godsstrømmer og godstrafikk

Tønsberg havn (kommunale delen på Stensarmen) er en lokal havn som mottar gods for omlasting og videresalg til et lokalt/regionalt marked. Havna har ingen knutepunktfunksjon, og eksporten er tilnærmet lik null. Gods over havna er stykk gods og bulklast. Skipene kommer fra Oslo, Danmark, Svelvik (Verket, Svelviksand), Vestlandet og diverse sporadisk fra Nord Europa. Diagrammet viser en oversikt over årlige anløp fra 2011 og til med 3.kvartal 2017.



Anløp som ankommer havna er hovedsakelig gods i form av sand, grus og sementvarer til Unicon AS, Svelviksand AS og Lämminkainen, tyngre bygningsvarer/bygningsstein til BMC AS, samt forurensede masser til Lindum AS. Av de ca 76.000 tonnene bulk som ble losset over kai i fjor, gikk ca 54000 tonn til Unicon AS ved Freste pukkverk i Re kommune (ca 11 km fra Tønsberg sentrum) og til Rygg avfallsdeponi i Tønsberg (ca 10 -12 km fra sentrum). Godset fraktes videre på lastebil, enten via Nedre Langgate gjennom sentrum eller Ringveien mot øst. De resterende tonn med bulklast som ankom kaien i fjor, gikk via transportbånd på kaien til Svelviksand AS, som har utsalg av sand på Stensarmen.

De største brukerne av godshavna er Unicon AS, Svelviksand AS (Stangegruppen), og BMC AS. Selskapene hadde tilsammen 68 anløp i 2017, 67 anløp i 2016 og 57 anløp i 2015.

ScanRope har tidligere benyttet seg av den kommunale kaia på Stensarmen, på grunn av dybde og maksimumsstørrelse på skip som kan passere kanalbrua. Fra 2015 har det vært synkende aktivitet på ScanRope. Bedriften er på vei til å avvikle driften, og benytter seg pr i dag ikke lenger av kommunens tjenester.

Konsekvenser ved nedskalering av havna:

Tønsberg kommune utarbeidet en havneutredning i 2011 som ga grunnlag for ny havnestrategi i 2012. Formålet var å utrede konsekvensene for alternativ lokalisering, interkommunalt samarbeid eller en ytterligere begrensning av havneaktivitet.

Samfunnsmessige konsekvenser

Lokaliseringen av havna på Stensarmen er historisk betinget. I henhold til havneutredningen er Stensarmen ingen god beliggenhet for en fremtidig godshavn.

Havnen ligger svært sentralt i byen, og har få utviklingsmuligheter. På grunn av dybde ved kai og andre begrensninger i farleden, er kanalen ikke egnet for større trafikk med skip av noen størrelse.

I følge havneutredningen synes det ikke å være grunnlag for interkommunalt samarbeid om havneutbygging, da Larvik allerede er etablert som regional havn med Vestfold-kommunene som sitt hovedmarkedsområde. Horten kommune anses å være den mest nærliggende eventuelle samarbeidspart, men både Horten og Tønsberg mangler nødvendige arealer for å kunne vokse i de respektive markeder. Begge er lokalisert inntil bysentrum.

Containervirksomhet er tidligere overført til Larvik. Larvik havn har fått en stadig viktigere rolle som en regional havn og knutepunkt for godstrafikken mellom sjø og land. Havnen har følgende visjon: «*Larvik Havn skal utvikles til den miljømessig foretrukne havn på vestsiden av Oslofjorden, og derigjennom bidra positivt til styrking av regionens næringsliv*». Havnen er Norges nest største containerhavn, og samlede godsmengder over havnen økte med 24 % i 2017. Havnekapasiteten i Larvik har den siste tiden økt med 80 mål nye havneareal og 230 meter nye kaier. Videre er en godsterminal for jernbane i Larvik under etablering. (Kilde: larvik.havn.no, Larvik Havn KF, 2016 årsrapport).

Nasjonal havnestrategi (2015) har som mål å styrke sjøtransporten ved blant annet å legge til rette for sterkere og mer robuste havner som kan styrke konkurranseevnen gjennom økt transportkvalitet og/eller lavere pris enn andre transportalternativer. Tønsberg havn er en liten havn, og en nedskalering av denne vil neppe ha store samfunnsmessige konsekvenser. Larvik havn har allerede overtatt store deler av havnevirksomheten, og anses som et regionalt knutepunkt.

Konsekvenser for det lokale næringslivet

Havneutredningen fra 2011 konkluderer med at en avvikling av havna betyr lite for næringslivet mer generelt. Godsmengdene over Tønsberg havn er beskjedent og godsmengdene har liten betydning i et overordnet perspektiv. Logistikkmessig er det en god løsning at varestrømmene går over andre større havner, noe som er i tråd med nasjonale mål for sjøtransporten.

Ved en søknad fra Tønsberg kommune om fritak fra havnekapitalen, vil departementet sende søknaden ut på høring til de ulike instanser og berørte parter i næringslivet.

Konsekvenser for transport og miljø

Det meste av trafikken fra Tønsberg havn går videre på bil gjennom Tønsberg sentrum. En flytting av havnevirksomhet fra Tønsberg til Larvik kan ikke anses å få vesentlige transport- eller næringsmessige konsekvenser. Larvik havn har god infrastruktur til E-18 (avstand ca 2 km) og en overføring/flytting av deler av havnevirksomhet fra Tønsberg til Larvik vil neppe ha noen negative miljøvirkninger. En nedskalering av havnen vil

dessuten redusere tungtrafikk gjennom Tønsberg sentrum.

Oversikt over eiendommer som inngår i havnekapitalen:

Tønsberg kommune har grunnbokshjemmelen til de fleste av eiendommene, men festeinntektene har «i alle år» tilfalt havnekassen. Det er gjort søk i egne arkiver og innhentet informasjon fra digitalarkivet og Kartverket. Ut i fra saksreferater i arkivet ser det ut til at flere av eiendommene er finansiert av havnekassen, det er foretatt makebytte mellom kommune og havn, og det er gjort utfylling og utvidelse av areal på Stensarmen som er bekostet av havnekassen. Kommunen og havnekassen hadde adskilte regnskaper før 2010 og det konkluderes med at eierforholdene etter regnskapene er riktige. Excelark med oversikt over eiendommene som tilhører havnekassen følger som vedlegg til saken.

Havnekassens årlige festeinntekter er cirka 7 millioner kroner pr år. Festeinntektene avsettes årlig i fond. I tillegg til festeinntektene kommer andre inntekter fra utleie av bygg og arealer, som pr 31.12.2017 utgjorde rundt 3,5 millioner. Balanseregnskapet pr 31.12.2017 viser at havnekassen har rundt 66 millioner kroner plassert i bundet og ubundet investeringsfond.

Markedsverdien av havnekassens eiendommer, basert på nåverdien av nåværende feste- og utleieinntekter og ut i fra dagens formål, anslås å ligge et sted mellom kr 350-400 millioner kroner.

Rettslig grunnlag:

Havne- og farvannslovens §50. Bestemmelsen lyder slik:

Departementet kan etter søknad fra en kommune gjøre vedtak om at en havn helt eller delvis skal få fritak fra reglene om havnekapital i dette kapitlet. Ved avgjørelsen av om fritak skal gis, skal det legges vekt på transporthensyn og nærings- og miljømessige konsekvenser. Første punktum gjelder ikke for havner som er trafikknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen.

*Ved fritak etter første ledd skal det som hovedregel stilles vilkår om bruk av havnekapitalen til havnevirkksomhet, om deltakelse i interkommunalt havnesamarbeid eller om bruk av havnekapitalen til andre formål som fremmer sjøtransport. **Departementet kan i særlige tilfelle gi tillatelse til at hele eller deler av havnekapitalen brukes til allmennyttige formål.***

Departementet skal høre berørte organisasjoner og etater før det treffer vedtak om fritak.

Kommunens søknad om fritak etter første ledd skal redegjøre for hvordan arealer, eiendommer og andre midler som inngår i havnekapitalen tenkes disponert.»

Den prosess og det system som lovgiver har lagt opp til med søknad om fritak, omtales blant annet i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) på side 126:

«Departementet tilrår i stedet at det foretas en styrt og målrettet avgrensning av hvilke havner som bør ha havnekapital. En slik «skritt for skritt» tilnærming gjennom søknader fra kommunene kan gi mulighet for en gradvis tilpasning av den infrastrukturen som staten bør rette sine ressurser og oppmerksomhet mot.

Proessen bør baseres på kommunalt initiativ gjennom en ordning med søknad om fritak fra reglene om havnekapitalen. Departementet har på denne bakgrunn kommet til at det bør innføres en generell adgang til å søke om fritak fra reglene om havnekapitalen i den enkelte havn, uavhengig av kommunens videre intensjoner om videre drift, men slik at det som hovedregel skal stilles vilkår om at hele deler av havnekapitalen skal brukes til havnevirksomhet eller andre formål som fremmer sjøverts ferdsel. En slik fritaksregel vil kunne utløse lokalt initiativ og stimulere til debatt rundt en havns plassering i det regionale og nasjonale transportnettverket.»

Forholdet til kommuneplanen:

Kommundelplan for Tønsberg sentrum – Byplan 2014-2026.

Vurderinger:

Havnekassen sitter igjen med større verdier enn det som er nødvendig for å drive dagens havnevirksomhet. En slik opphoping av betydelig kapital og offentlige ressurser synes å virke meningsløst og mot sin hensikt. Et eventuelt fritak fra reglene om havnekapital vil bidra til at kommunen har ekstra midler til å gjennomføre ulike, ønskede tiltak i Tønsberg sentrum.

Ved utvikling av Stensarmen vil det være behov for kommunale investeringer for opparbeidelse av ulike formål etter byplanen. Dette er ny bystrand, bydelspark, småbåthavn og infrastruktur. Tønsberg kommunes byromsstrategi, vedtatt i bystyret 19.04.2017, legger føringer for fremtidig utvikling av 15 byrom i Tønsberg sentrum for å «styrke mangfoldet i Tønsberg sentrum og dyrke frem en egen identitet i de ulike byrommene. Heve kvaliteten og aktivisere områdene». Strategien inneholder blant annet tiltak for byrom som ligger ved Tønsberg Brygges promenade, hvor grunnen eies av kommune-kassen:

- Honnørbygga ligger i nærheten av gjestehavna og Brygga, og har i den senere tid blitt benyttet til parkering. Mål for plassen er å skape en ny havnepark for å fremdyrke nærheten til byfjorden, samt bli et bindeledd mellom kanalpromenaden og grønn akse gjennom byen.
- Tollbodplassen er anløpssted for rute- og turistbåter. Mål for plassen er å formidle det som skjer i Tønsberg.
- Sjøbodtorget ligger midt mellom restauranter på Brygga og ønskes oppgradert til en plass for lek og opphold.
- Lindahlplan har den senere tid vært benyttet til bygging av vikingskip. Mål for plassen er historieformidling og aktivitet, samt kanalpromenade langs med vannet.

I Oslo kommune ble for eksempel midlene etter salg av Oslo Havn sine arealer på Tjuvholmen i 2003 benyttet til andre formål, etter avtale mellom Oslo Havn og Oslo kommune. Rundt halvparten av salgssummen på 900 millioner kroner ble tilført byen som gave, i form av kunstmuseet Astrup-Fernley, skulpturpark, badestrand og utkikkstårn (Vista Analyse 2015/49).

Lillesand og Grimstad kommune har søkt om og fått fritak fra reglene om havnekapital (vedtatt av samferdselsdepartementeti 2014 og 2015). Tillatelsen innebærer at kommunene ikke lenger må holde havnekapitalen adskilt fra den øvrige delen av kommune-kassen, og at de kan benytte havnekapitalen til allmenntilgittige formål i samsvar med kommunens prioriteringer.

Rådmannen ved Eiendomsutvikling (EUT) har utarbeidet et utkast til søknad etter dialog med Kystverket, og gjennomført et møte med Kystverket på deres hovedkontor i Ålesund. Kystverket har så langt i prosessen vært positive til kommunens søknad. Utkastet til søknad vedlegges saken.

Rådmannen anbefaler at det søkes departementet om helt fritak fra reglene om havnekapital med hjemmel i Havne- og farvannsloven §50. Søknadsprosessen er som følger (iflg informasjon fra Kystverket):

- Kommunen sender søknad til departementet
- Kystverket blir sannsynligvis bedt om å lage en innstilling til vedtak (Frist 8-10 uker)
- Departementet gjennomfører høring overfor berørte organisasjoner og etater
- Departementet fatter vedtak

I grunnlaget for å innvilge fritak legger departementet vekt på at havna ikke «er å anse som et trafikkknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen». Tønsberg havn er en lokal havn, hvor godsmengdene over havnen de siste år har vært beskjedent. Havna har få utviklingsmuligheter og det er pr i dag ingen andre områder som er aktuelle for utvikling av en ny havn. Larvik havn har pr i dag en sterk posisjon som regional knutepunkthavn, og har infrastruktur og utviklingsmuligheter for videre vekst. En nedskalering av Tønsberg havn vil etter vårt syn ikke ha betydning for fremtidige intermodale transportløsninger. Færre, større og mer effektive havner er i tråd med de nasjonale mål for sjøtransporten.

Ved et eventuelt fritak, knyttes bruken i all hovedsak til allmennyttige formål som kommer felleskapet generelt til gode. Tønsberg kommune skal fortsatt forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle kaifronter og kaianløp til en mindre godshavn for det lokale næringslivet, samt for charterbåter/cruiseskip og byens gjestehavn.

Alternative løsninger:

Økonomiske konsekvenser:

Et fritak fra reglene om havnekapital kan bidra til at kapital som er bundet opp pr i dag, kan benyttes til å realisere ønskede tiltak som fremkommer av vedtatte byplan og byromstrategi etter kommunens prioriteringer.

Konsekvenser for næringsutvikling:

Helse- og miljøkonsekvenser:

Konsekvenser for folkehelse:

Konsekvenser for barn og unge:

Konsekvenser for sammenslåingen Re og Tønsberg:

Konklusjon:

Videre behandling:

Tønsberg,

Geir Viksand
rådmann

Svenn Terje Venjum
virksomhetsleder